0070

EXP-0070

I N D I C E

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
2-B-1	0061	Informe JEIN
2-B-1	0062	Plán de Búsqueda ordenado por COOP el 4-ENE-82
2-B-1	0063	Evaluación Estratégica Operacional Anexo N° 2 (7-4-82).
2-B-1	0064	Cronología de Acciones empredidas por la JEIN con respecto a exploración lejana con tres pesqueros.
2-B-1	0065	Apreciación capacidades operativas de la FUERTAR BRITAÑICA.
2-B-1	0066	Información técnica de equipos y materiales del eno.
2-B-1	0067	Apreciación sobre procedimientos, Doctrina y Tácticas del ENO.
2-B-1	0068	Apreciación sobre la degradación de unidades navales británicas.
2-B-1	0069	Actualización capacidad anfibia británica.
2-B-1	0070	Tareas de Icia. de Cciones de JEIN!
2-B-1	0071	Apreciación situación en MLV al producirse el alto el fuego.
2-B-1	0073	Temarios empleados por la JEIN en las reuniones diarias del EMGA.
2-B-1	0074	Interrogatorio que deberá efectuarse al personal liberado.
2-B-1	0075	Información disponible en la Sección 4 del Dpto. "B" de la JEIN.

CLASIFICADO

SECRETO

C.O.A.C.
EXP E. INTERNO Nº 0070

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-B-1

FOLIO Nº 1
C.O.A.C.

A N E X O Nº 9

TAREAS DE INTELIGENCIA DE COMUNICACIONES DE LA JEIb

INTELIGENCIA DE COMUNICACIONES

1.- Durante los meses de diciembre del 81, enero, febrero y marzo de 82 se incrementó el esfuerzo de interceptación del tráfico ingl Bases Antárticas y Sub-Antárticas, Buques en el área y enlace Mal vinas - Londres. Este cuadro de ligazones se mantuvo hasta el 2 de abril del 82, fecha en que reestructuraron sus enlaces como consecuencia de la recuperación de las Islas Malvinas y Georgias del Sur.
Hasta esta fecha Grytviken (Georgias del Sur) era la recolectora y retransmisora por método radiodifusión del tráfico referido a meteorología de Bases Antárticas y buques ingleses en el área; Malvinas era recolectora y retransmisora de y hacia Londres, por sistema TOR, del tráfico oficial y particular de bases antártica y buques en zona. (Ver Anexo Nº 1).-

2.- A partir del 2 de abril el tráfico meteorológico fué radiodifundido por la Base inglesa "FARADAY" y el tráfico operativo/administrativo de las bases se canalizó vía satélite por medio del buque HMS "ENDURANCE" (Sistema Marisat). No se descarta que en Isla Bird los ingleses posean un sistema de recepción por satélite.

3.- Con motivo de estos sucesos se distribuyen a las distintas Estaciones Escucha toda información disponible sobre Marina Inglesa desde el punto de vista de las comunicaciones, actualizándose en forma periódica.

4.- Desde el inicio del conflicto hasta el 15 de abril, arribo de las primeras unidades inglesa a Isla Ascensión, fué posible obtener un adecuado análisis de tráfico por cuanto se emplearon Indicativos Internacionales y operativos de la constitución de la Fuerza de Tareas.
Los mensajes interceptados fueron mayormente cifrados y los poco en claro eran en general irrelevantes.

5.- Los buques mercantes requisados y rentados en principio también operaban con Indicativos Internacionales hasta el 09 de mayo, fecha en que comienzan a aparecer Indicativos Reservados para todas las unidades que operaban dentro de la Fuerza de Tareas británic Estos indicativos estaban formados por cuatro caracteres, letras y números, no pudiéndose determinar a que corresponsales pertenecí por las siguientes razones;
   a) Las unidades no acusaban recibo del tráfico radiodifundido en A-1 por las Estaciones Costeras. Se aprecia que el acuse de recibo y/o tráfico operativo de las unidades navales hacia Londres, se habrían encaminado por medio de frecuencias no interceptadas por nuestras Estaciones Escucha o bien utilizando Satélite mediante las unidades colectoras de tráfico que presumiblemente poseían dicho sistema.

....////2.

b) Los indicativos utilizados variaban en forma aleatoria, no pudiéndose determinar con que frecuencia.

6.- El Apoyo Radioeléctrico desde Londres a las unidades de la Fuerza de Tareas en el Atlántico, Sur se efectuaba a través de las siguientes Estaciones Costeras:

a) Whitehall (GYA/C)
b) Bracknell (GFL)
c) Portishead (GKC)

Ver Anexo Nº 2.

7.- La modalidad operativa de radiodifusión en A-1 por frecuencias múltiples a 18 grupos de velocidad por minuto, en transmisión automática, de las Estaciones Costeras, aseguraban la confianza y seguridad del tráfico recepcionado por la unidades en el Teatro de Operaciones.

8.- El tráfico interceptado era mayormente cifrado, resultando imposible determinar el Criptosistema empleado.
Cabe destacar que se detectaron algunos inconvenientes en el descifrado de los mensajes provenientes de unidades integrantes de la Fuerza de Tareas, especialmente, en las unidades mercantes requisadas.-

9.- Los mensajes enviados desde Londres a las unidades de la Fuerza de Tarea, en claro, se referían a;

a) Mensajes Meteorológicos.
b) Administrativos.
c) Síntesis de Prensa.

La Síntesis de Prensa tenían distintos contenido de acuerdo a los destinatarios.

10.-A partir del desembarco en San Carlos el 21 de mayo se comienza a interceptar tráfico táctico de las unidades terrestres en A3J. La falta de información del despliegue y actividad terrestre propia conspiraban a que se obtuviera inteligencia de valor operativo. Además este tipo de análisis que debe ser efectuado en el mismo teatro excedió el área de responsabilidad de la JEIN.

11.-Las Estaciones de Escucha colaboraron con la interceptación a nivel táctico con el Centro de Guerra Electrónica del Comando Naval.

CONCLUSIONES:

1º.- El empleo de enlaces vía satélite restringió la interceptación.

2.- El uso extendido de cifrado en difusión en A-1 posibilitó la interceptación, se pudo hacer un análisis de tráfico reducido y no se logró resolver sus sistemas criptográficos.

3.- Se verificaron muy pocos errores de tráfico, tales como mensajes mal cifrados o destinatarios equivocados.

4.- Se destaca la brevedad y rapidez en las comunicaciones tácticas aeronavales.

5.- La debilidad se detecta al cursar el tráfico durante las operaciones terrestres que efectuaban en claro.

6.- Cambios de frecuencias y saltos de tipo aleatorio en el Teatro de Operaciones.

[illegible] ALBERTO NADAL
CAPITAN DE FRAGATA

INTELIGENCIA DE COMUNICACIONES

ENLACE DE COMUNICACIONES MARINA INGLESA HASTA 02 ABR 82

HORA Z	EMIS.	TRANSMISORA	FRECUENCIA	TRANSMISORA	FRECUENCIA
1015	A3J	P. STANLEY	11255 KHZ	BRANSFIELD	11255 KHZ
1130	A3J	GRYTVIKEN	9106 " 11255 "	METEOS Y SHIP DE BASES Y BUQUES	9106 " 11255 "
1200	F1	P. STANLEY	9100 "	JOHN BISCOE	12520 "
1215	F1	P. STANLEY	9100 "	BRANSFIELD	8357 "
1230	F1	P. STANLEY	9100 "	JOHN BISCOE	12300 "
1230	F1	GRYTVIKEN	14915 "	CQ - ED	
1235	F1	P. STANLEY	14915 "	JOHN BISCOE ó BRANSFIELD	8294 " 8357 " 12520 "
1240	F1	GRYTVIKEN	9106 "	CQ - ED	
1300	F1 A3J	P. STANLEY	9100 "	SIGNY	11025 " 11255 " 16315 "
1300	A3J	P. STANLEY	24145 "	LONDRES	23552 "
1300	F1	GRYTVIKEN	14915 " 16315 "		
1330	F1	P. STANLEY	12435 "	JOHN BISCOE	12435 "
1400	F1	P. STANLEY	9100 "	ROTHERA	14915 " 17595 "
1400	F1 A3J	P. STANLEY	13480 "	FARADAY	14915 " 16040 "
1400 Y 1430	F1	P. STANLEY	9100 " 12300 " 13480 "	HALLEY BAY	14915 " 16315 "
1430	F1	GRYTVIKEN	14915 " 16315 "	P. STANLEY	
1400	F1	GRYTVIKEN	14915 "	FARADAY	14915 " 16040 "

HORA Z	EMIS.	TRANSMISORA	FRECUENCIA	TRANSMISORA	FRECUENCIA
1500	A3J	P. STANLEY	24145 KHZ	LONDRES	23553
1510	F1	FARADAY	4553 "	CQ - ED	
1530	F1	FARADAY	16040 "	CQ - ED	
1600	F1	P. STANLEY	"	ROTHERA	14915 KHZ 17515 "
1600	F1	GRYTVIKEN	14915 "	P. STANLEY	9100 " 11029 " 12300 "
1630	F1	BRANSFIELD JOHN BISCOE	8294 " 8294 "		
1700	F1	P. STANLEY	9100 " 12527 "	BRANSFIELD JOHN BISCOE	8357 " 9000 " 12297 " 12429 " 12435 " 12498 " 12520 " 12525 "
1700	F1	P. STANLEY	9100 KHZ 12300 "	HALLEY BAY	11255 "
1800	F1	P. STANLEY	9100 " 9106 " 12300 " 17515 "	FARADAY	16040 "
1800	F1	P. STANLEY	"	ROTHERA	16315 KHZ
1830	F1	GRYTVIKEN	14915 "	CQ - ED	
1840	F1	GRYTVIKEN	9106 "	CQ - ED	
1900	F1 A3J	P. STANLEY	112557 " 13480 "	HALLEY BAY	11255 KHZ 14915 " 16315 "
2040	A3J	P. STANLEY	12300 "	ENDURANCE GRYTVIKEN	14915 "
2100	F1	P. STANLEY	9100 "	ROTHERA	11034 "
2100	F1	P. STANLEY	"	SIGNY	4067 " 9106 "
2330	A3J	BRANSFIELD	4067 "	SIGNY	4067 "
2200	A3J	JOHN BISCOE	8294 "	SIGNY	8294 "

...///3.

HORA Z	EMIS.	TRANSMISORA	FRECUENCIA	TRANSMISORA	FRECUENCIA
2230	A3J	P. STANLEY	24145 KHZ	LONDRES	23553 KHZ
2300	A3J	GRYTVIKEN	11244 "	ENDURANCE	4067 "
					8290 "
					11244 "
					11263 "
2400	F1	P. STANLEY	9100 KHZ	ROTHERA	11034 "
					14915 "
2400	F1	FARADAY	4553 "	CQ - RD	

ENLACE FARADAY CON FREI

HORA Z	EMIS.	TRANSMISORA	FRECUENCIA	TRANSMISORA	FRECUENCIA
1815	A3J	FARADAY	4553 KHZ	FREI	4553 KHZ
	A3J	FARADAY	16440 "	FREI	16440 "

ENLACE ROTHERA CON AVIONES "CH"

HORA Z	EMIS.	TRANSMISORA	FRECUENCIA	TRANSMISORA	FRECUENCIA
	A3J	ROTHERA	4067 KHZ	AVIONES FACH	4067 KHZ
	A3J	ROTHERA	11330 "	AVIONES FACH	11330 "
	A3J	ROTHERA	11553 "	AVIONES FACH	11553 "
	A3J	ROTHERA	118.1 MHZ	AVIONES FACH	118.1 MHZ

ENLACE MALVINAS Y LONDRES

HORA	EMIS.	TRANSMISORA	FRECUENCIA	TRANSMISORA	FRECUENCIA
	TOR	P. STANLEY	24145 KHZ	LONDRES	23553 KHZ

.....///Sellos firma dorso

MARINA INGLESA

FRECUENCIAS MARINA INGLESA DETECTADAS AL 14 de JUNIO DE 1982

1. La Estación Costera "WHITEHALL" (GYA/C) emite Radiodifusión en A-1 para la F.T. Inglesa en el Atlántico Sur en las siguientes Frecuencias:

6413 KHZ	12145 KHZ
8415 "	16460 "
8612 "	17595 "
9485 "	19530 "
11243 "	21330 "
12005 "	22250 "
12807 "	23850 "
	24070 "

2. La Estación Costera "BRACKNELL" (GFL) emite Radiodifusión en A-1 y F-1 a la F.T. Inglesa en el Atlántico SUR en la siguiente frecuencia:

9552 KHZ

3. La Estación Costera "POSTISHEAD" (GKC) emite Radiodifusión en A-1 para la F.T. Inglesa en la siguiente frecuencia:

17329 KHZ y 17198 KHZ

4. Frecuencias enlace BUQUES y COSTERAS:

4442 KHZ en A-1	11264 KHZ en A-1
6837 " en "	22015 " en A3J
8333 " en "	22058 " en "
8415 " en "	16556 " en
	16661 "

5. Estaciones Costeras habrían utilizado las siguientes frecuencias:

8180 KHZ	20015 KHZ
11553 "	21389 "
13841 "	22006 "
14042 "	23119 "
14335 "	27873 "

JEFATURA DE INTELIGENCIA
SECCION 10
DEPARTAMENTO "B"

EDUARDO MASSOQUE
CAPITAN DE CORBETA (RE)
JEFE